



Interviewrunde zum Thema „Sicherheit auf den Weltmeeren: Aktuelle Bedrohungen des Seeverkehrs durch Piraterie“

Die Zunahme und die Bedeutung des Seeverkehrs stehen einem Zuwachs an Bedrohungen durch Piraterie und geopolitische Unwägbarkeiten gegenüber. Für die ökonomische Entwicklung und Stabilität sowohl der Industrienationen als auch der Schellen- und Entwicklungsländer haben sichere Seewege größte Bedeutung. Gleichzeitig hat die Verwundbarkeit des Seeverkehrs durch immer besser gerüstete Piraten bei oftmals regional schwierigen politischen Verhältnissen zugenommen.

In dieser Interviewrunde diskutieren Experten Ausmaß und Erscheinungsformen von Piraterie. Fragen zum Umfang der ökonomischen Risiken, zu geeigneten Strategien sowie zu den sicherheitspolitischen Optionen (Marine) bilden den Kern der Aussagen. Ein Ausblick auf die Entwicklung der nächsten 5 – 10 Jahre schließt die Interviewrunde ab.

Begriffsabgrenzung: wodurch unterscheidet sich Piraterie von Terror?

Die Definition des IMB lautet: „*Piracy* is the act of boarding any vessel with the intent to commit theft or other crime and with the capability to use force in the furtherance of the act.“ Dem ist anzufügen, dass Piraterie grundsätzlich allein zum privaten Vorteil (Gewinnerzielung) betrieben wird, ohne politischen Hintergrund.

Terrorismus ist der politisch oder politisch-religiös motivierte gezielte Gewaltakt nichtstaatlicher Akteure gegen Leib und Leben von Menschen oder wertvolle Güter, oder die Drohung damit, um ein eigenes Anliegen in den medialen Fokus zu rücken sowie beim Gegner ein Klima von Angst und Schrecken zu erzeugen und somit eine Beeinflussung seiner politischen Entscheidungsprozesse zu bewirken.

Sehr geehrter Herr Blume ,

Frage 1: Wo stehen wir heute, was die Anzahl, Formen und Ausbreitung der Piraterie betrifft? Hat sich da in den letzten 10 bis 15 Jahren viel verändert?

Noch weiter zurück, noch in den Jahren Mitte 1960, war der Begriff „Piraterie“ in der Handelsschifffahrt verbunden mit Filmen aus Hollywood, weltweit gab es keine Piraterie. Das änderte sich sehr schnell sogar, als Nigeria durch Öl plötzlich reich wurde, weltweit Waren einkaufte, der Hafen Lagos auf Jahre hinaus völlig überlastet war. Zeitweise mehr als 600 Handelsschiffe warteten gelegentlich sogar länger als ein ganzes Jahr auf Reede vor dem Hafen. Hier entwickelte sich eine neue Piraterie auf die Ankerlieger.



Europäische Schiffsbesatzungen lernten sehr schnell, daß man sich mit großkalibrigen Schrotflinten und Revolvern durchaus Respekt verschaffen konnte. Die Europäer lernten das von den Schiffen aus dem Ostblock und aus Israel. Die Piraterie breitete sich allerdings von Lagos weiter über ganz Westafrika aus. So weit mir bekannt, waren es aber immer nur kleine Gruppen in offenen Booten mit leichten Waffen, keine sogenannten Syndikate. Aber ein echtes Ärgernis! Habe ich in Duala erlebt, war ganz schön spannend. Mitte des nächsten Jahrzehntes gab es diese Art Piraterie auch in Buenaventura (Kolumbien, Westküste), die schnell grassierte und Formen der organisierten Piraterie annahm. Erst 20 Jahre später diese Piraterie auch an der Küste Ostafrikas. Es waren immer Gegenden in Afrika, von den Kolonialmächten in die Freiheit entlassen, wohl auch mit starkem Reich-Arm-Gefälle, unsicheren politischen Verhältnissen – so auch nördliches Südamerika.

Die Küsten Südostasiens, die See um die philippinische und indonesische Inselwelt wurde damals noch von den europäischen Reedereien kaum angelaufen. Es soll dort aber immer schon Piraterie in kleinem Stil gegeben haben, aber zum Beispiel nicht auf die großen Schiffe des Bremer Norddeutschen Lloyd. Selbst Mitte 1980 war die Malakka-Straße kein besonderes Revier, sie ist heute der Brennpunkt der Piraterie überhaupt, der kleinen Gelegenheitsgangster, wie auch der organisierten Piraterie, geführt von regelrechten Syndikaten.

Frage 2: Was bedeutet das für die Handelsschifffahrt auf den wichtigsten Routen? Was sind die Schwerpunkte regional? Wie ist der Zusammenhang mit regionalen politischen Konflikten?

Krisenregionen sind immer noch (und in dieser Reihenfolge: Westafrika, Ostafrika, nördliches Südamerika. Hier gibt es massiven Ärger für Schiff und Besatzungen. Die Handelsschifffahrt ist hier aber nicht wirklich bedroht.

Ganz anders die Malakka- Straße als Zentrum, des gesamten Seeweges Europa – Fernost, vom Roten Meer bis nach Südkorea, südlich von Bengladesh, Malakka-Straße, südchinesisches Meer (nicht mehr aktuell), aber Formosa-Straße. Gerade diese Route, auf der der gesamte Verkehr „round the world“ eastbound oder westbound läuft

Hier alleine gingen in den Jahren 2002 und danach mehr als 100 Handelsschiffe pro Jahr total verloren und – in der heutigen Zeit! – keiner weiß über den Verbleib. Das Schicksal der Besatzungen ist unbekannt!!! Von Sklaverei ist die Rede und vom Organhandel. Manch kleiner Tanker wurde vielleicht leergepumpt und versenkt, manches andere Schiff fährt vielleicht weiterhin als „Geisterschiff“ unter falschem Namen, unter ominösen Umständen. Aber alles ist sehr vage, keiner weiß etwas – es interessiert auch höchstens die Betroffenen, aber sonst niemanden, schon gar keinen Staat! Das Ausmaß der Gewalt, die Intensität, hat dramatisch zugenommen und geht einher mit der massenhaften Verbreitung der leichten, automatischen Handfeuerwaffen.



Diese Intensität war so vor 15 oder 20 Jahren überhaupt noch nicht vorstellbar und absehbar. Und Lloyds of London versichert dies jetzt auch nicht mehr, wobei kein Unterschied gesehen wird zwischen Piraterie und Terrorismus!

Was bedeutet das jetzt für die Handelsschifffahrt? Die Reeder haben überhaupt kein Interesse, daß dieses Thema öffentlich diskutiert wird, sie versuchen in Zeitungsmittellungen das Thema kleinzureden. Verständlich, denn die Eigentümer der Waren würden vielleicht mehr Schutz einfordern. Noch schlimmer für die Passagierschifffahrt, nicht ein Akt der Piraterie, sondern das erfolgreiche Versenken eines Kreuzfahrtschiffes, was durchaus im Bereich des Möglichen liegt, wäre eine Katastrophe fürs Geschäft. Alleine die öffentliche Diskussion über wie, wo und wer wäre ja alleine schon schlimm für das Image.

Frage 3: Was ist das häufigste Szenario eines Angriffes von Piraten? Wie können sich Schiffbesatzungen schützen? Was sind Verhaltensweisen zur Prävention, zur Abwehr und zum „Überleben“?

Das häufigste Szenario ist die Piraterie der Gelegenheitstäter, einer bis 12 Mann in schlanken, schnellen Fischerbooten entern das Schiff unbemerkt. Man darf nicht vergessen, auch sie sind Profis. Und nur im unbemerkten Entern liegt ihre einzige Chance. Sobald sie merken, daß sie gesehen worden sind, drehen sie sofort ab. Werden sie beim Entern an der Bordwand überrascht, sind sie in diesem Augenblick absolut wehrlos. Das ist die einzige Chance der Schiffsbesatzung! Sobald sie einmal an Bord gelangt sind, ist das Schiff wehrlos. In der Regel haben die Schiffsführungen – ganz im Gegensatz zur ehemaligen DDR-Reederei „Deutsche Seereederei Rostock“, dort hatte jeder Kapitän 4 russische Automatikpistolen an Bord, im Gegensatz zur ehemaligen Ostblockflotte, im Gegensatz zu israelischen Schiffen keine Handfeuerwaffen an Bord. Selbst wenn die heutigen Schiffsführungen in verbunkerten Kommandozentralen (Maschinenfahrstand und Brücke) geschützt sind, so müssen sie sofort zu Kreuze kriechen, wenn Piraten Mannschaftsmitglieder mit Folter, Tod oder Amputation bedrohen. Und das ist die Regel. Es gilt also, daß Piraten nicht an Bord kommen dürfen! Deshalb propagieren bezahlte Märchenerzähler, daß man enternde Piraten mit Feuerlöschschläuchen naßspritzen soll. Eben diese Märchenerzähler sollte man solcherart naßspritzen, damit die Glut ihrer Weisheiten abgekühlt wird. Wer will so eine Wasserattacke befehligen und verantworten?? Nur ein Mann im Boot mit einer AK 47, M 16, G3 oder ähnlichem langt, um an Deck jeden mit Feuersalven niederzuschießen, der seinen Kopf mit oder ohne Spritze über die Reling hängt.

Was also hilft?

Mit Maschinenwaffen bewaffneten „Patrouillenbooten“ im freien Seeraum darf man unter keinen Umständen ein Anbordkommen ermöglichen, im Zweifelsfall sofort „Mayday“ rufen. Sie geben sich als Behörden aus, haben aber gar keine Berechtigung. Im Notfall,



wenn das Schiff beschossen wird, sofort zurückschießen und zwar mit größerem Kaliber, zumindest solchen Sturmgewehren, wie oben aufgezählt. Sehr hilfreich sind Flinten Kaliber 12 oder 10, Revolver oder Pistolen mindestens Kaliber 357 Magnum. Diese Waffen eignen sich ebenfalls, kleinere Boote von der Bordwand freizuhalten. Wer vom Schiff aus beschossen wird, hat mit Sicherheit die schlechteren Karten. Deshalb drehen Piraten sofort ab, wenn sie sehen, daß sie von Bord rechtzeitig beobachtet worden sind. Ich habe ihnen dann immer freundlich zugewunken, hat immer geholfen. Sicherheitshalber hatte ich aber immer meine 357 Mag. dabei, tags, nachts, beim Essen in der Messe, immer, hat keiner je gesehen. Es wäre mir unerträglich, wenn mich einmal die Witwe eines Seemannes hätte fragen können: „Und was hast Du für meinen Mann getan, hast Du ihn beschützt, hast Du ihn verteidigt, um ihn gekämpft, oder bist Du feige weggelaufen und hast Dich verkrochen wie eine Kakerlake?“

Die deutsche Marine kämpft um das Recht, auf Piraten schießen zu dürfen. Das Recht hat sie aber nicht, weil unsere Politiker das nicht wollen. Die deutschen Reeder wollen keine Waffen an Bord und geben diesbezügliche Anordnungen heraus, sie sitzen ja auch wohlbehalten zu Hause hinterm Deich und fürchten höchstens behördliche Verwicklungen. Die deutschen Politiker wollen das auch nicht. Innenminister Schily an mich vom 03.03.03, Zitat: „Richtigerweise haben Sie auch die von der IMO beschlossenen Sicherheitsmaßnahmen erwähnt. Diese Sicherheitsmaßnahmen erstrecken sich auf alle Bereiche , also z.B. auch auf Zugangskontrollen. Durch –diese Vielzahl von Maßnahmen, die je nach der Gefährdungslage aufgerufen werden, sollen terroristische Angriffe gegen die Seeschifffahrt verhindert werden. Eine Bewaffnung der Kapitäne erscheint aus diesem Grund nicht erforderlich.“ Zitatende. Nach dieser Aussage des Ministers bleiben mehr Fragen unbeantwortet als gestellt!

Der Haken:

Westdeutsche Seeleute haben eben nicht generell eine Schießausbildung, so wie z.B. die ehemaligen DDR-Seeleute.

Der 2. Haken:

Mit nicht deklarierten Waffen darf man sich im Hafen nicht erwischen lassen. Man muß sich schon zu helfen wissen.

Der 3. Haken:

Es gibt Menschen, die haben regelrechte Angst vor einer Schußwaffe.

Eine Schiffsbesatzung, die sich nicht wehren kann, weiß nichts über ihr weiteres Schicksal, es ist zu oft fatal. Die IMO sollte den Tatbestand der zunehmenden Piraterie anerkennen und per Gesetz zulassen, die Schiffe mit Waffen auszurüsten. Die Seeleute



auf sich allein gestellt, unbewaffnet der Willkür von Piraten zu überlassen ist überaus schäbig und feige. Der heutige „Schiffssicherheitsoffizier“, unbewaffnet und ohne Ausbildung ist schlichtweg eine Witzfigur.

Frage 4: Woher kommen Piraten? Was sind das für Personen? Wie sind diese organisiert? Was sind deren Strategien?

Von Strategien will ich nicht reden, denn was die großen Syndikate der organisierten Piraten überhaupt zum Ziel haben, ist mir nicht bekannt. Mystische Geldvermehrung sicherlich, aber ob das religiös oder auch politisch motiviert ist, weiß ich nicht. Und ob diese Organisationen mit dem Terrorismus des Al Kaida zusammenarbeiten ist ungewiß. Ich habe auch noch nichts konkretes über die Struktur dieser mafiösen Banden gelesen oder gehört, offensichtlich sind sie jedoch sehr schlagkräftig. Die Piraten in ihren kleinen schnellen Fischerbooten sind sicherlich nicht strukturiert oder sonst wie organisiert, oftmals nur Gelegenheitstäter.

Wer aber wird zum Seeräuber? Offensichtlich in der Malakka-Straße die indonesischen Küstenbewohner, nicht die malaysischen. Malaysia hat im Vergleich zum Umland einen sehr hohen Lebensstandard, eine florierende Wirtschaft, Indonesien im Gegensatz ist seit mehreren Jahrzehnten im Bürgerkrieg, das Land verarmt, die Bürokratie korrupt (selbst über das Maß Deutschlands). Malayen und Indonesier sprechen eine Sprache, Indonesier können im Fernsehen sehen, wie viel besser es den Leuten auf der Nordseite der Malakka-Straße geht. Dies könnte ein Grund sein. Ein indonesischer Leutnant der Marine, andere vergleichbare Beamte verdienen vielleicht 100 US\$ im Monat, ein „kleiner Fischzug nebenbei“ kann die Lebensbedingungen des ganzen Dorfes erheblich aufbessern. Ein weiterer Grund ist sicherlich: die Piraten haben eigentlich nichts zu befürchten, sie werden nicht verfolgt.

Frage 5: Wie groß ist das Problem in ökonomischen Dimensionen? (Frachtvolumen, Werte, Anzahl Schiffe etc.)

Das „International Maritime Bureau“ in Kuala Lumpur, Malaysia, hatte für 2002 mehr als 100 Handelsschiffe als vermißt / verloren gemeldet. Das ist bei dem enormen Durchgangsverkehr natürlich nur ein wirklich kleiner Prozentsatz, aber die Bedrohung steigt drastisch. Es mögen auch überwiegend kleinere Produktentanker gewesen sein. Sie sind erstens eine leichte Beute (leicht zu entern), die Beute kann überall sofort verscheuert werden, das Schiff wird versenkt, was passiert mit der Besatzung?? Keiner weiß es!

Deutsche Schiffe wurden zwar auch überfallen, sie gingen aber nicht verloren.

Allerdings: Was sagt uns die Statistik? Wenn es stimmt, daß die deutschen Reeder ca. 4800 Schiffe bereedern, aber nur ca. 300 davon auch die deutsche Flagge führen mit



deutschem Heimathafen, die meisten hiervon jedoch in der Nord- und Ostsee fahren, dann fahren also nur sehr wenige „deutsche“ Handelsschiffe in den Krisengebieten zur See. Deshalb ist alles Zahlenwerk der Reederverbände nur mit spitzen Fingern anzufassen. Die deutschen Reeder haben wie oben schon gesagt, nicht das geringste Interesse an Veröffentlichungen.

Wenn das IMB in Kuala Lumpur eine Meldung herausgibt: „armed pirates in a boat attempted to board a vessel, the boat followed the ship for 30 minutes and seeing the alert crew abandoned the attempted boarding.“ Oder: „Speed boat approached vessel. Master took evasive action. No boarding took place.“ Dann kann das durchaus so gewesen sein. Kann aber auch sein, daß der Kapitän etwas verheimlicht hat in seiner Nachricht, nämlich daß das Schiff die Piraten massiv unter Feuer genommen hat. Und kein Kapitän wäre so idiotisch, solche Schießerei den Behörden zu melden.

Der größte Schaden wäre vielleicht, wenn sich die Gefahrenlage im Handel, unter Verladern und Empfängern herumspricht, denn wie gesagt: Lloyds of London zahlt nicht. Wenn das allgemein bekannt würde.

Frage 6: Wie gehen Versicherer und Reeder damit um?

Wie bereits oben beschrieben.

Frage 7: Welche Rolle spielen militärische Kräfte, insbesondere die Marinen, für den Schutz heute und vor allem zukünftig?

Leider kann man nicht überall, wo es brennt, diese kleinen amerikanischen 4-Mann Speedboote haben. Ich bin sicher, sie fackeln nie lange herum (sie haben auch mich als Kapitän eines deutschen Handelsschiffes einmal massiv bedroht, im (amerikanischen) Hafen „Souda Bay“ auf Kreta, wir hatten unter anderem ca. 600 tons Sprengstoffe, Munition und Zünder als Ladung. Ich habe ihnen gesagt, sie sollten nicht in die Container mit den Explosiv-Labels schießen.) Das wäre auch für ihren in der Nähe liegenden Flugzeugträger nicht gut gewesen.

Es gibt auch keine franz. Fremdenlegionäre zur See und weltweit, leider. Das ist alles außer Mode gekommen. Heute passiert folgendes: Eine deutsche Fregatte (größter Schiffstyp, den unsere Marine hat) wird weit draußen auf See aus einem offenen Boot mit Sturmgewehren beschossen (am Horn von Afrika). Was passiert? Sie könnte ja mit einem 40mm Feuerstoß dieses Problem lösen. Nein: Sie nimmt Reißaus!!! Nicht zu fassen, aber wahr! Die Soldaten dürfen nicht schießen!!! Wofür kreuzt dieses Milliardenobjekt dort eigentlich für einen jährlichen 3-stelligen Millionenauftrag überhaupt??? Das fragen sich zum Beispiel die Seeleute, die in diesen unsicheren Gewässern berufsmäßig zur See fahren. Einfach lächerlich!



Soweit zu unserer Marine. Da möchte man ja glatt einmal Pirat werden! Solche Albernheiten!

Und zukünftig?

Die deutschen Handelsherren, Bürokraten und Politiker sollten irgendwann einmal mit eben den gleichen Herren der anderen europäischen Länder zu einem Konsens gelangen. Haben sie aber in der mehr als 600 jährigen Geschichte der Piraterie niemals geschafft, die Amerikaner waren auch damals schon viel tatkräftiger.

Ob „Kanonenboote“ die Küsten säubern sollten, oder Handelsschiffe wieder bewaffnet werden, was sie immer waren, das wäre wohl egal. Aber eine Maßnahme, rechtzeitig, entschlossen, umfassend, durchgreifend und nach seemännischem Brauch ist dringend angezeigt.

Ausblick: Abschätzung, Entwicklung in den nächsten 5 bis 10 Jahren.

Die amerikanische Wirtschaft ist auf diesen Schifffahrtsrouten nicht involviert. Auch nicht in West- u. Ostafrika. Mächte, die in Zukunft Präsenz zeigen könnten, wären China (im Seehandel sehr stark betroffen auf der Route nach Europa und in den Persergolf) auch Japan in seiner neuen globalstrategischen Rolle, Indien und Malaysia.

Deutschen und europäischen Handelsherren, Bürokraten und Politikern traue ich persönlich nicht die minimalsten Erfolge zu einer Einigung auf durchgreifende Maßnahmen zu. Nicht auf Jahrhunderte! Denn sie haben es niemals in der Geschichte seit der Konfrontation zwischen der „christlichen Seefahrt“ (Hanse) und der Seefahrt „unter dem roten Halbmond“ vor 600 Jahren geschafft, mit einer Stimme zu sprechen und geschlossen zu handeln. Nie, und sie werden es auch niemals schaffen!

Heinrich Blume